

中野駅周辺地区総合交通戦略の改定について

区では、平成29年6月に「中野駅周辺地区総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）」を策定し、令和4年3月に中間評価及び見直しを行っている。このたび、策定時から10年経過することから、まちづくりの進展等を踏まえた改定検討を行うこととしたため報告する。

1 総合交通戦略について

(1) 目的

総合交通戦略は、進展する少子・超高齢化社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等を図るため、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもとで、都市・地域が抱える多様な課題に対応することを目的とするものである。

中野駅周辺各地区において展開する事業とあわせて、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策（都市施設整備、橋上駅舎整備、駐車場関連施策など）の推進を図ることを目的として、総合交通戦略を策定している。

(2) 構成

現戦略の構成は以下のとおり。

1. 中野駅周辺地区総合交通戦略の目的
2. 関連計画の整理
3. 中野駅周辺地区の強み、現況と課題の整理
4. 交通戦略目標：歩行者優先・公共交通指向のまちづくり
5. 施策パッケージ
 - ①ソフト施策 ②交通結節点 ③歩行者 ④自転車 ⑤自動車
6. 評価指標、数値目標
 - ①歩行者優先のまちづくり ②公共交通指向のまちづくり
7. 実現に向けたロードマップ
8. 交通戦略の推進に向けた取り組みについて

2 総合交通戦略の改定について

(1) 改定検討の視点

- ・中野駅周辺での各地区のまちづくりの進捗を踏まえるとともに、設定している各評価指標の検証を行ったうえで、現行の施策の有効性などを確認する。
- ・次の10年に目指すべき新たな目標と、歩きたくなるまちの実現等の施策を検討のうえ設定し、総合交通戦略の改定に反映する。

(2) 改定検討の体制について

改定にあたっては、策定及び中間評価・見直し時と同様に、学識経験者及び交通管理者等から構成される「(仮)中野駅周辺総合交通戦略改定検討委員会」で検討を行う。

3 今後の予定

令和8年6月～ 検討委員会（3回程度）

12月 改定案作成

令和9年3月 総合交通戦略の改定

4 その他

「中野駅周辺地区総合交通戦略 令和4年3月」は別添のとおり。

別添

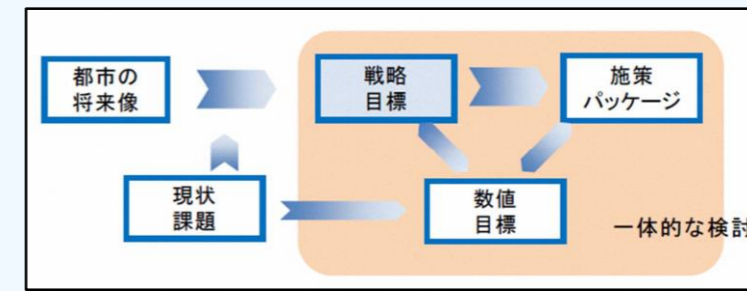
中野駅周辺地区総合交通戦略

令和4年3月

都市・地域総合交通戦略とは

都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを、総合的かつ重点的に実施するため、以下の視点で地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される検討会において検討し、自治体が策定するものです。

- 交通のあり方や必要な施策に関して、総合的に検討し目標を定めます。
- 歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かして、ハード・ソフト両面からの取り組みを行います。



都市・地域総合交通戦略の検討事項

1. 中野駅周辺地区総合交通戦略の目的

中野駅周辺では、「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」において、「歩行者優先・公共交通指向の道路・交通ネットワーク構築」を目標に掲げており、その実現に向けて、駅周辺基盤施設の整備が進められています。平成24年6月には、第I期整備として中野駅北口駅前広場・東西連絡路が完成し、今後は第II期整備以降の中野駅新北口駅前広場（嵩上げ部含む）、中野駅南口駅前広場（中野二丁目土地区画整理事業）、中野駅西口広場（中野三丁目土地区画整理事業）、中野駅西側南北通路・橋上駅舎整備等の大規模な公共施設整備を進めていきます。

また、中野駅周辺地区では、中野駅新北口駅前エリア（旧 区役所・サンプラザ地区）、団町地区、中野二丁目地区、中野三丁目地区、中野四丁目西地区において、再開発事業等の各地区の特色を活かしたまちづくりが進められています。あわせて、歩行者の安全な通行を第一優先とした歩行空間の確保や動線整備、自転車や自動車の中心部への流入を抑制するための自動車駐車場・自転車駐車場の適正配置が検討されており、これら多岐にわたるハード整備とソフト施策を効果的に進めていく必要があります。

交通とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る具体的指針とするため、中野駅周辺地区総合交通戦略を策定しました。

■対象エリア

主な検討対象エリアは、中野駅を中心に、中野二丁目、三丁目、四丁目、五丁目全域及び一丁目の一部を含む約110ヘクタールとします。
なお、検討にあたっては、より広域的な交通も考慮します。

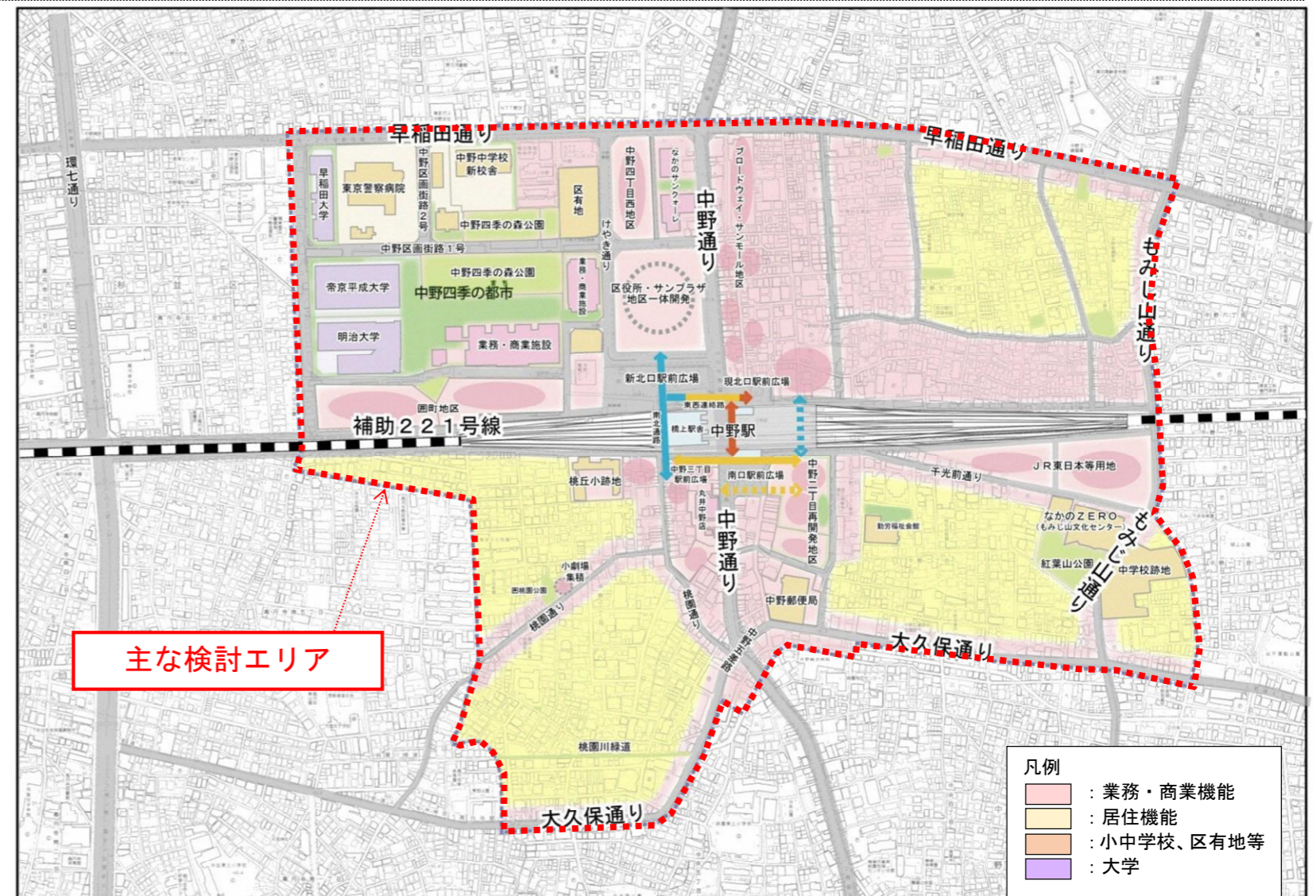
【エリア選定の理由】

- 対象エリアは、中野駅周辺地区の交通課題が集中するエリアであるとともに、既存の魅力と新たな開発が共生する、多様なまちづくりを多彩に展開するエリアである。
- 新たな開発とあわせて交通上の課題解決を図り、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進が達成できる範囲として、「中野区都市計画マスタープラン」の「総合的整備エリア」及び中野駅周辺のまちづくりを推進するための指針として示された「中野駅周辺まちづくりランドデザイン Ver.3」の策定範囲※と一致するエリアとした。

※中野駅を中心に、北は早稲田通り、南は大久保通り、西は杉並区境、東はもみじ山通りに囲まれた区域のうち、都市計画マスタープランでにぎわいの中心に位置付けられるエリア及びその周辺を含む範囲

■戦略の実施期間

中野区では「中野区基本計画」を令和7年度までの計画期間として策定しています。中野駅周辺地区総合交通戦略は、この計画と連携を図ることにより効果的に交通施策を推進することとし、当面の戦略実施期間を令和7年度までとし、その後、評価、見直しを行います。



主な検討エリア

凡例	
	業務・商業機能
	居住機能
	小中学校、区有地等
	大学

2. 関連計画の整理

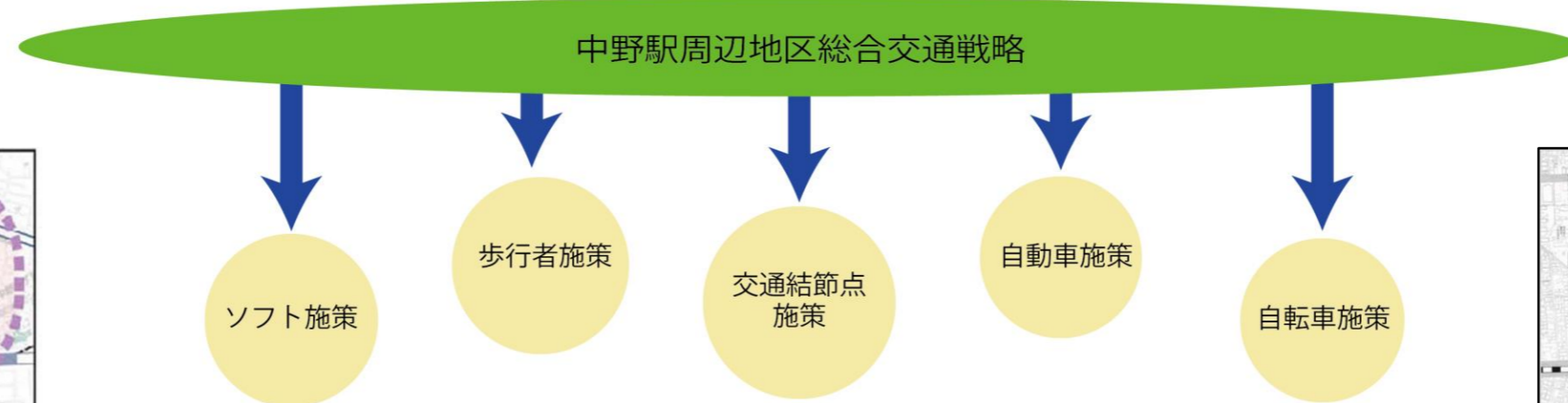
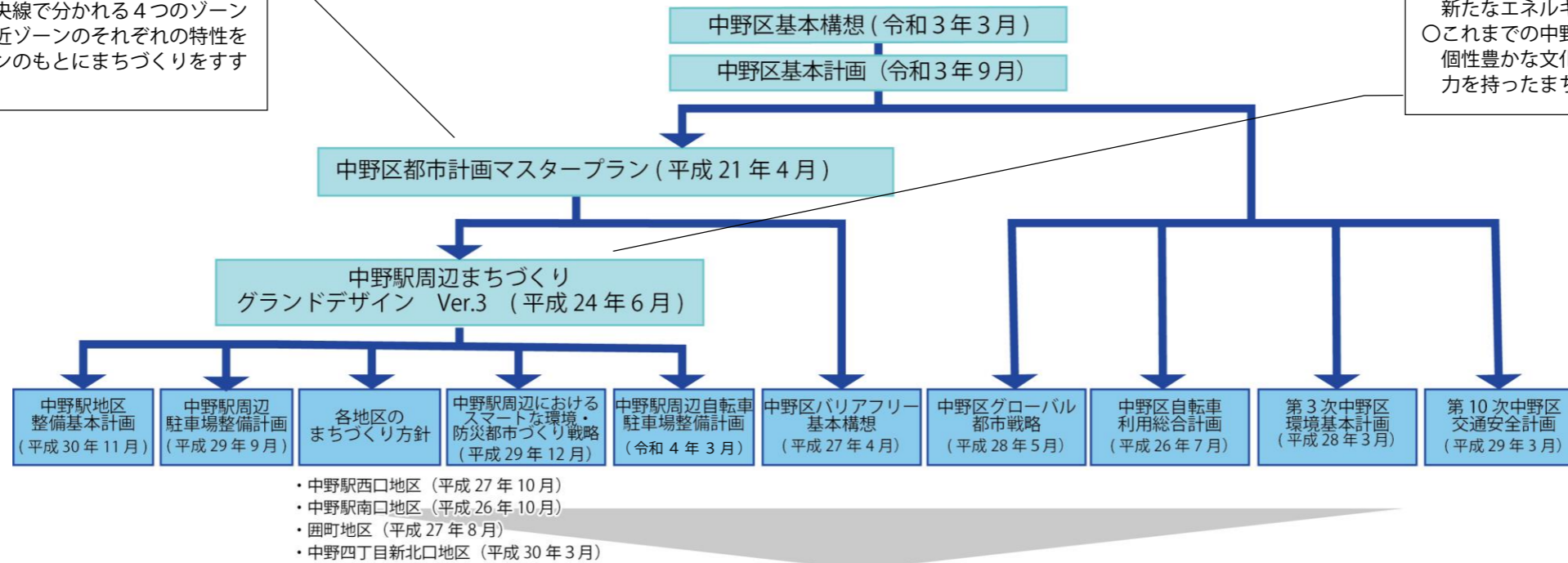
【中野駅周辺地区総合交通戦略の位置付け】

交通戦略と他計画との関連性は、下図のとおりです。

中野駅周辺地区総合交通戦略は、「中野区基本構想」、「中野区基本計画」、「中野区都市計画マスタープラン」及び「中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver.3」を上位計画とした各まちづくり施策に位置付けられた公共交通、歩行者、自動車、自転車、交通結節点等の交通施策をパッケージ化し、目標とする交通環境の実現を目指します。

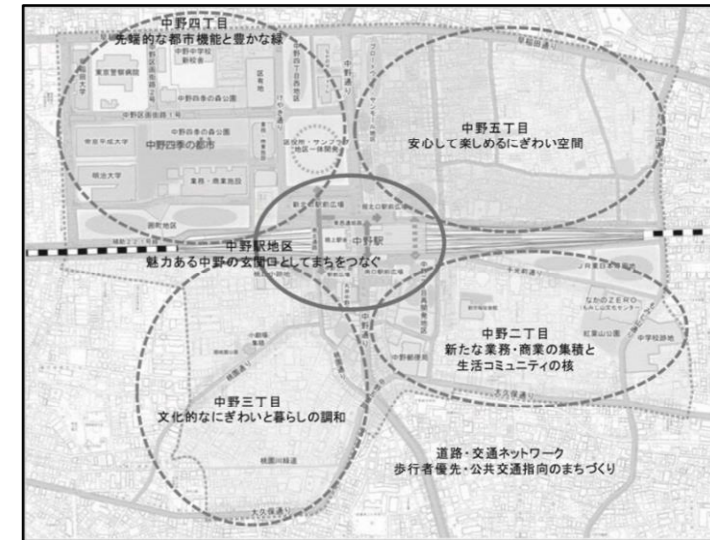
○中野駅周辺は、中野区全体の行政・経済・交通などの中心核であり、区民全体の共有空間といえます。このエリアでは、既存の魅力と新たな開発が共生する、多様なまちづくりを多彩に展開することにより、将来の中野区のまちの姿を先導的に実現していきます。
○また、このエリアでは、中野通りと中央線で分かれる4つのゾーンとこれらを束ねる中央の中野駅直近ゾーンのそれぞれの特性を踏まえつつ、一体的なグランドデザインのもとにまちづくりをすすめます。

○中野駅周辺は、区全体を「持続可能な活力あるまち」へとけん引する中野区の中心拠点として、多様な都市機能が集約された「東京の新たなエネルギーを生み出す活動拠点」となることを目指します。
○これまでの中野のまちの強みを活かしながら、最先端の業務拠点、個性豊かな文化発信拠点、最高レベルの生活空間といった多彩な魅力を持ったまちを実現します。



総合的整備エリア

出典：中野区都市計画マスタープラン



グランドデザイン策定範囲

出典：中野駅周辺まちづくりグランドデザイン Ver. 3

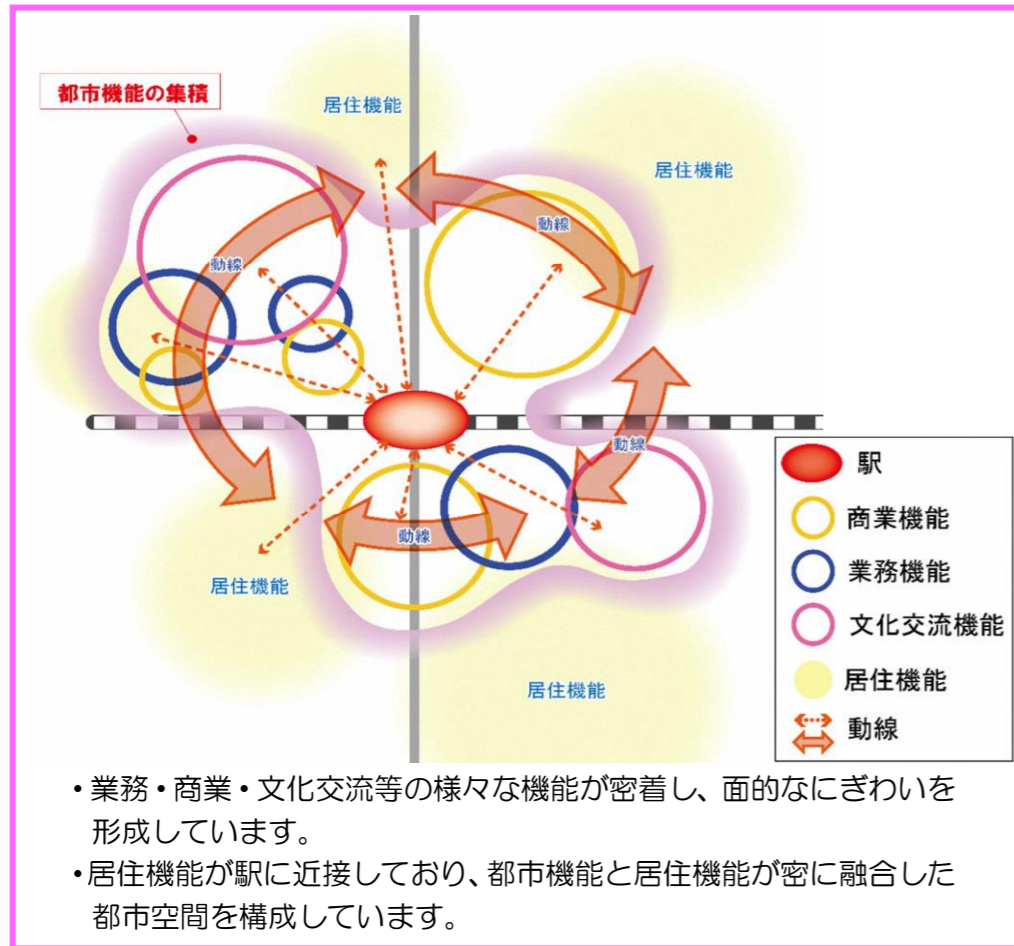
※上図の関連計画と整合を図り、鉄道・路線バス・タクシーなど、区の交通に関する基本的な方向性を示すものとして、令和4年3月に「中野区交通政策基本方針」を策定

3. 中野駅周辺地区の強み、現況と課題の整理

中野駅周辺地区は、大規模な開発整備による昼間人口の増加や多様な都市活動の展開により拠点が形成されにぎわいが創出されています。また、駅に近接した後背地には住宅街が広がるなど、コンパクトに集積した都市機能を強みとしています。

一方で、中野駅では北口改札の混雑や駅前広場が脆弱であるなど交通結節機能が不足しています。また、駅周辺では歩行者と自転車が交錯するなど、安全で快適な歩行者ネットワークと滞留空間が不足している等の課題があります。

中野駅周辺地区における空間構成の特徴



中野駅周辺地区の強み

- 大規模な開発整備による昼間人口の増加
- 多様な都市活動の展開による拠点の形成
- 都心に近く交通が便利
- 駅周辺開発や商店街等がにぎわいを形成
- 後背地に広がる住宅街
- コンパクトに集積した都市機能
- 個性的な文化

『新しい中野をつくる10か年計画 第3次(平成28年4月)』
の記載より中野駅周辺地区の強みを抽出

中野駅周辺地区の現況

【人口関連】

- ・高齢者人口比率は区平均と同等であるが、他の地域よりも急速に高齢化が進行

【土地利用の状況】

- ・公的施設、商業・業務系の事務所が集積し、人の交流も多く中野区で最もにぎわいのある地域
- ・中野駅周辺の回遊性が乏しい

【駅周辺の交通状況】

- ・駅北側にて歩行者が大きく増加
- ・路上放置自転車が存在
- ・歩行者と自転車の交錯
- ・中野通りにて自転車事故が発生
- ・中野通りにて路上駐車(荷さばき車両含む)が存在

【中野駅の状況】

- ・交通結節機能(駅前広場など)が脆弱
- ・歩行者動線の分断
- ・駅前広場での荷さばき車両
- ・北口改札の混雑
- ・バリアフリー未対応

【道路関連】

- ・自動車交通の集中による、交通渋滞や駅前広場におけるバス・タクシーなどの錯綜
- ・狭あい道路が多い
- ・都市計画道路整備の立ち遅れ

中野駅周辺地区の課題

課題1

過度に自動車に頼らないまちづくりを支えるために必要な「公共交通、徒歩、自転車の利便性確保のための交通結節機能」の不足

課題2

駅及び駅周辺地区の「高齢者等移動制約者の移動の安全・快適性」が不十分

課題3

まちづくりに対応し、歩いて回れる安全で快適な「歩行者ネットワーク、滞留空間」の不足

課題4

交通円滑化のために必要な「荷さばき駐車場及びフリッジ部の駐車場」の不足

課題5

自転車利用の安全性・快適性確保のための「自転車走行空間や自転車駐車場」の不足

課題6

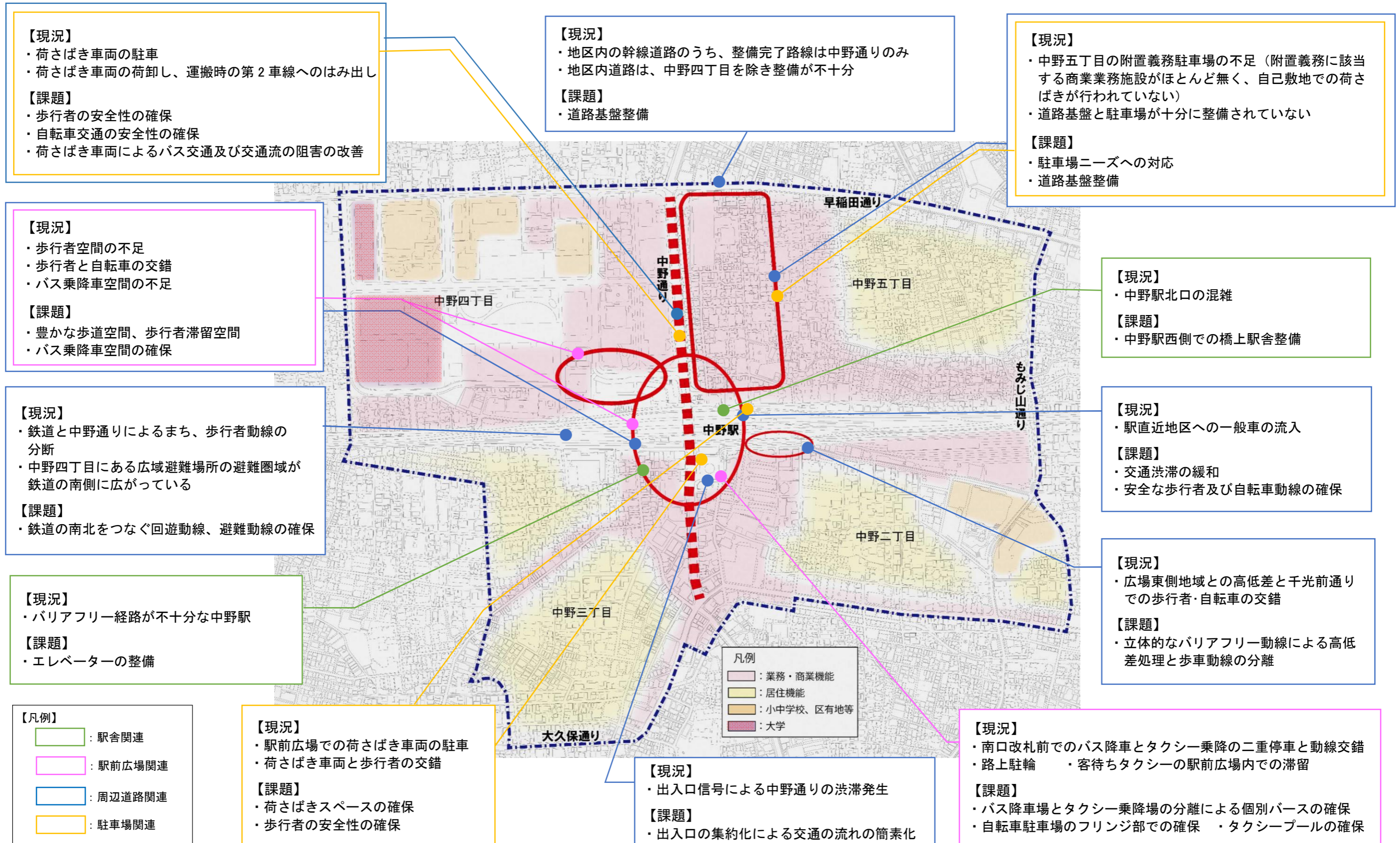
まちづくりと交通計画の整合性を踏まえた「幹線道路の容量及びアクセス動線」の不足

課題7

防災性向上のための「道路・広場空間」の不足

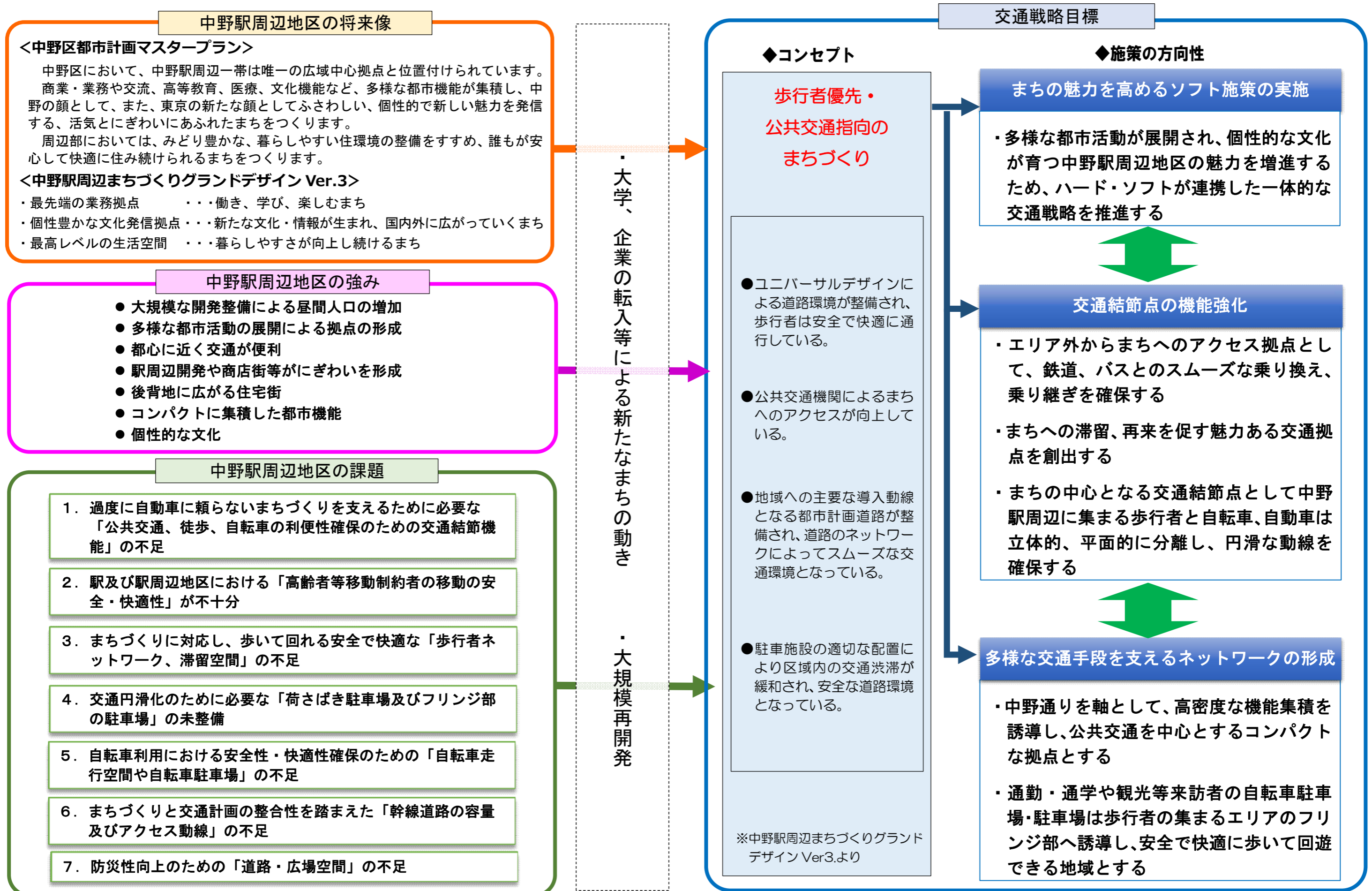
■中野駅周辺地区の現況と主な課題

地区内の安心・安全な交通環境の実現と良好な居住環境の維持・保全を目指し、地区の実情を踏まえた課題の解決に取り組みます。



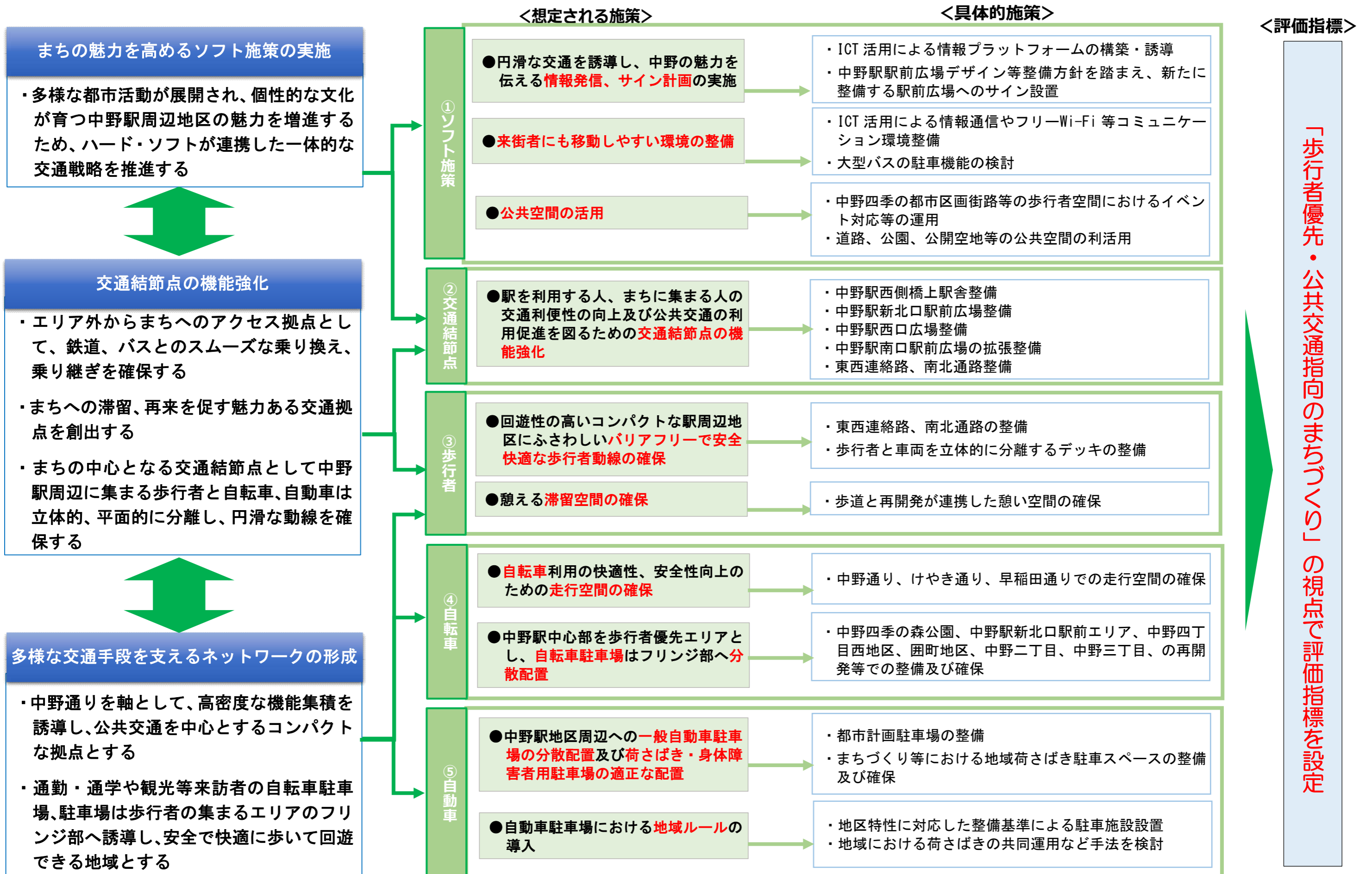
4. 交通戦略目標

中野駅周辺地区の将来像、強み及び課題を踏まえ、交通戦略の目標を以下のとおり定めます。



5. 施策パッケージ

「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の実現に向け、総合的かつ戦略的に交通施策を推進するため、以下のような施策を実施します。



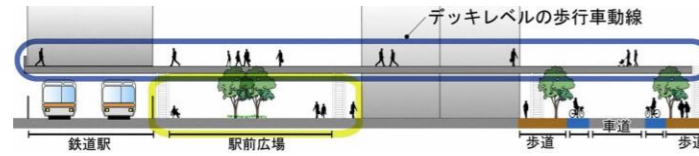
◆戦略目標図

- ①ソフト施策
- ③歩行者

●バリアフリーで安全快適な歩行者動線

- ▶ 東西連絡路、南北通路の整備
- ▶ 歩行者と車両を立体的に分離するデッキの整備

▼歩行者デッキの整備イメージ



▼東西連絡路



●憩える滞留空間の確保

- ▶ 歩道と再開発が連携した憩い空間の確保
- ▼中野四季の都市



●来街者にも移動しやすい環境整備

- ▶ 情報プラットフォームの構築・誘導
賑わいを誘導する情報を迅速かつ適切に発信するため、安定的で切れ目のない情報プラットフォームの構築・誘導を行う。

【参考イメージ】
掲示板からの情報をスマートフォン等と連携させ、手軽にいつでも入手



出典：総務省 2020年に向けた社会全体のICT化の推進アクションプラン（第一版）

- ▶ 大型バス駐車機能の検討

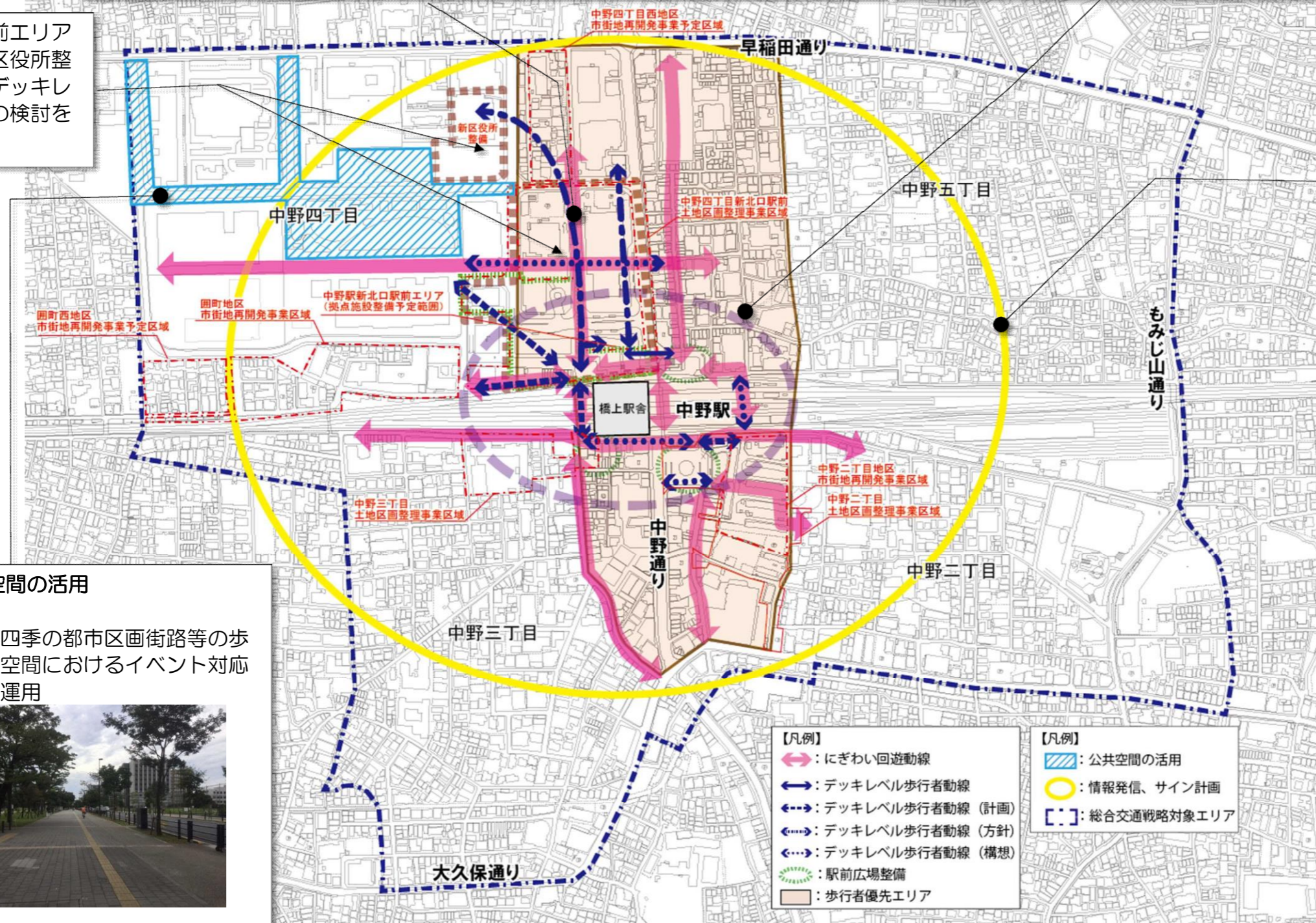
●情報発信、サイン計画

- ▶ 新たに整備する駅前広場へのサイン設置

【参考イメージ】
デジタルサイネージ



中野駅新北口駅前エリア再整備事業や新区役所整備に合わせて、デッキレベル歩行者動線の検討を進める。



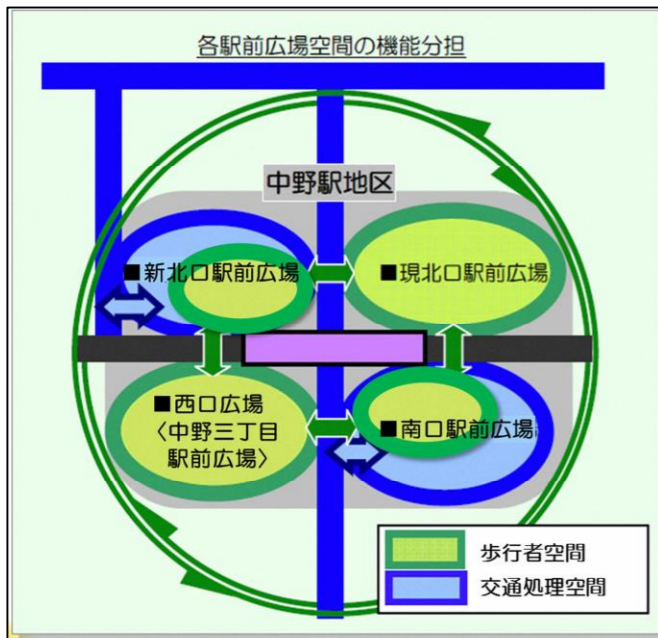
●公共空間の活用

- ▶ 中野四季の都市区画街路等の歩行者空間におけるイベント対応等の運用

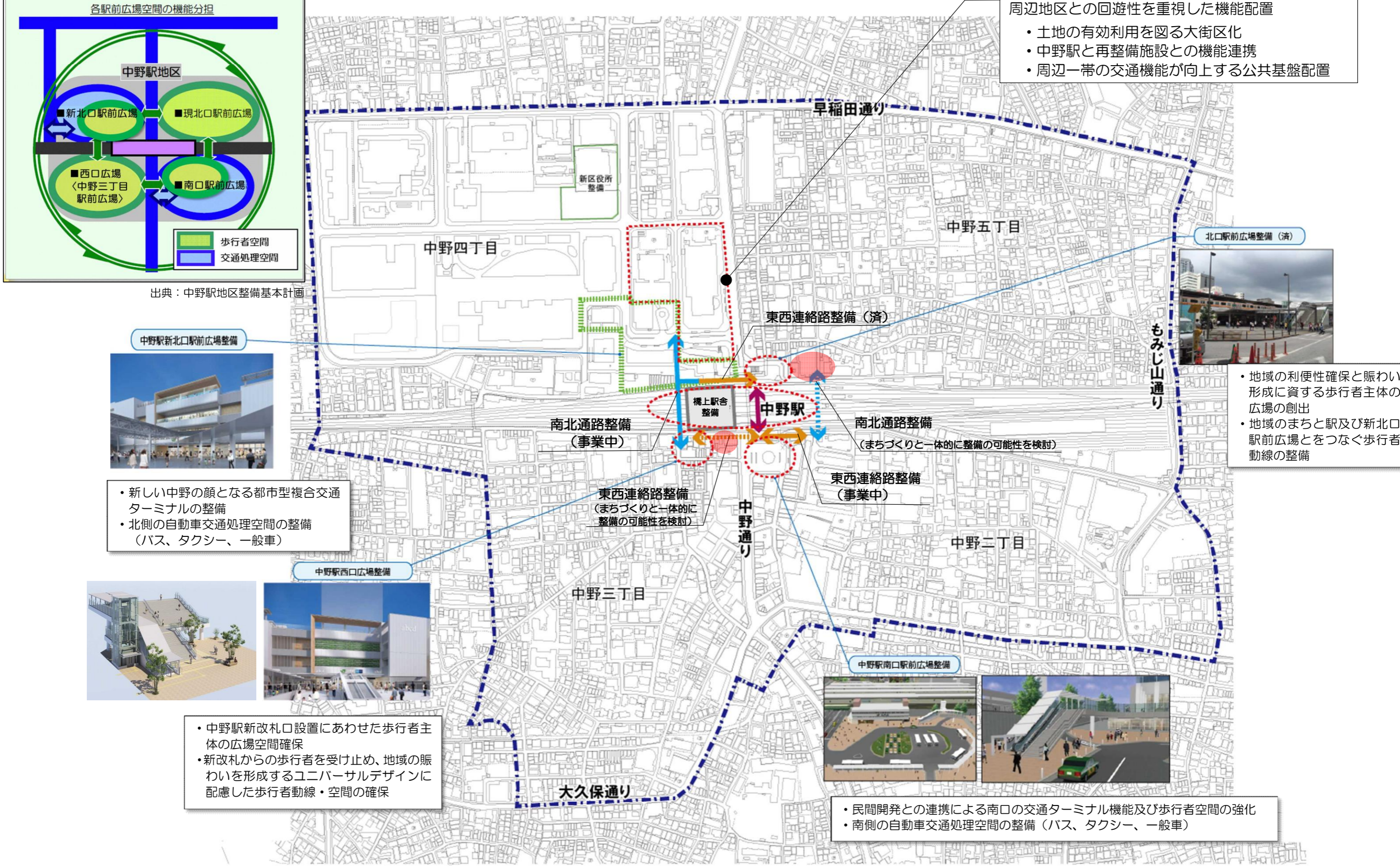


<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ↻ : にぎわい回遊動線 ↔ : デッキレベル歩行者動線 ↔ (点線) : デッキレベル歩行者動線 (計画) ↔ (矢印) : デッキレベル歩行者動線 (方針) ↔ (点線) : デッキレベル歩行者動線 (構想) 🌳 : 駅前広場整備 👤 : 歩行者優先エリア 	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 👤 : 公共空間の活用 📡 : 情報発信、サイン計画 📏 (点線) : 総合交通戦略対象エリア
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

②交通結節点



出典：中野駅地区整備基本計画



中野駅新北口駅前エリア (拠点施設整備予定範囲)
 周辺地区との回遊性を重視した機能配置

- 土地の有効利用を図る大街区化
- 中野駅と再整備施設との機能連携
- 周辺一帯の交通機能が向上する公共基盤配置



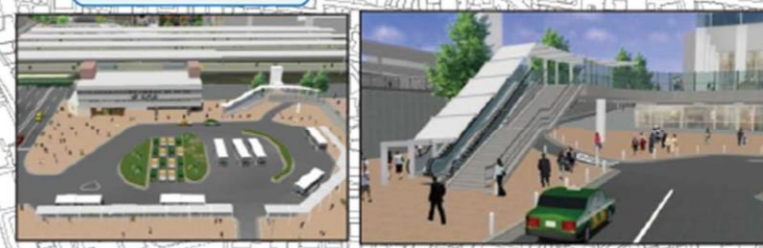
- 地域の利便性確保と賑わい形成に資する歩行者主体の広場の創出
- 地域のまちと駅及び新北口駅前広場をつなぐ歩行者動線の整備



- 新しい中野の顔となる都市型複合交通ターミナルの整備
- 北側の自動車交通処理空間の整備 (バス、タクシー、一般車)



- 中野駅新改札口設置にあわせた歩行者主体の広場空間確保
- 新改札からの歩行者を受け止め、地域の賑わいを形成するユニバーサルデザインに配慮した歩行者動線・空間の確保



- 民間開発との連携による南口の交通ターミナル機能及び歩行者空間の強化
- 南側の自動車交通処理空間の整備 (バス、タクシー、一般車)

④自転車

●自転車駐車場の分散配置

- 中野四季の森公園地下、中野駅新北口駅前エリア、中野四丁目西地区、囲町地区、中野二丁目、中野三丁目、の再開発等での整備及び確保

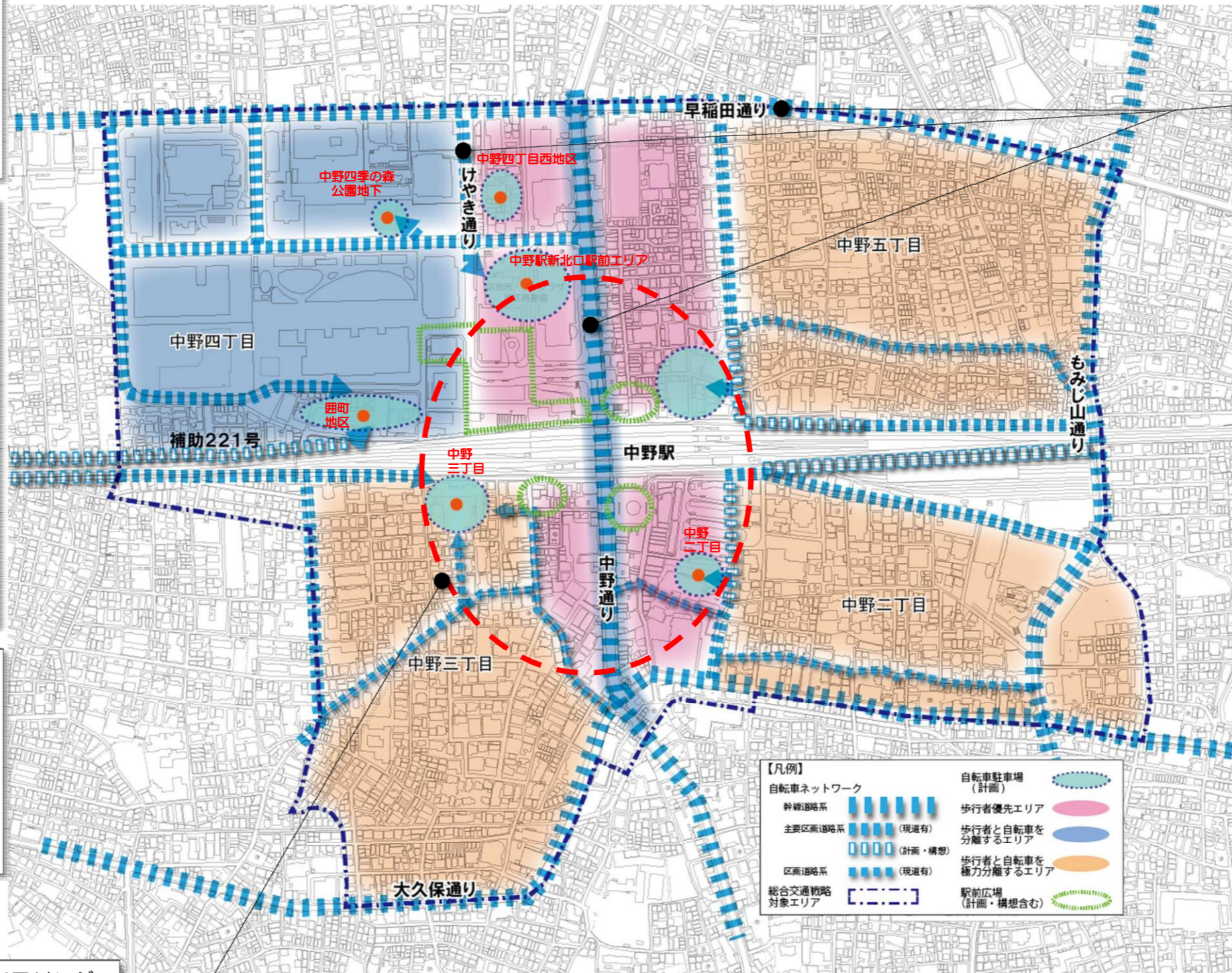
将来の自転車駐車場の計画台数

位置	計画台数
中野四季の森公園地下	約 1,500 台
中野駅新北口駅前エリア	約 1,500 台
中野四丁目西地区	約 500 台
囲町地区	約 1,500 台
中野二丁目	約 500 台
中野三丁目	約 500 台
合計	約 6,000 台

出典：中野駅周辺自転車駐車場整備計画（令和4年3月改定）

※令和2年度からシェアサイクルの広域実証実験を行っている。今後、区で導入することの効果や運用方法などについて幅広く検証していくことから、そこでの検証結果を踏まえ中野駅周辺の自転車施策についても検討していく。

自転車駐車場をフリンジ配置し、駅中心部への自転車の流入を抑制する。



【凡例】

自転車ネットワーク	自転車駐車場（計画）
幹線道路系	歩行者優先エリア
主要区画道路系（現道有）	歩行者と自転車を分離するエリア
区画道路系（現道有）	歩行者と自転車を極力分離するエリア
総合交通戦略対象エリア	駅前広場（計画・構想含む）

中野駅地区整備基本計画に追記

●自転車利用の快適性、安全性向上のための走行空間の確保

- 自転車の通過交通は中野通り、早稲田通り、大久保通り及びもみじ山通りの幹線道路を経由するよう誘導していく。
- 各道路の整備状況や周辺開発の状況などに応じ、自転車走行空間の整備や自転車走行位置の明示など、自転車利用の快適性、安全性の向上を図っていく。
- 路上駐車がよくみられる中野通りは、荷さばき駐車場の整備誘導など総合的な駐車施策を講じていく。

〔自転車走行空間等事例〕

▽幹線道路系



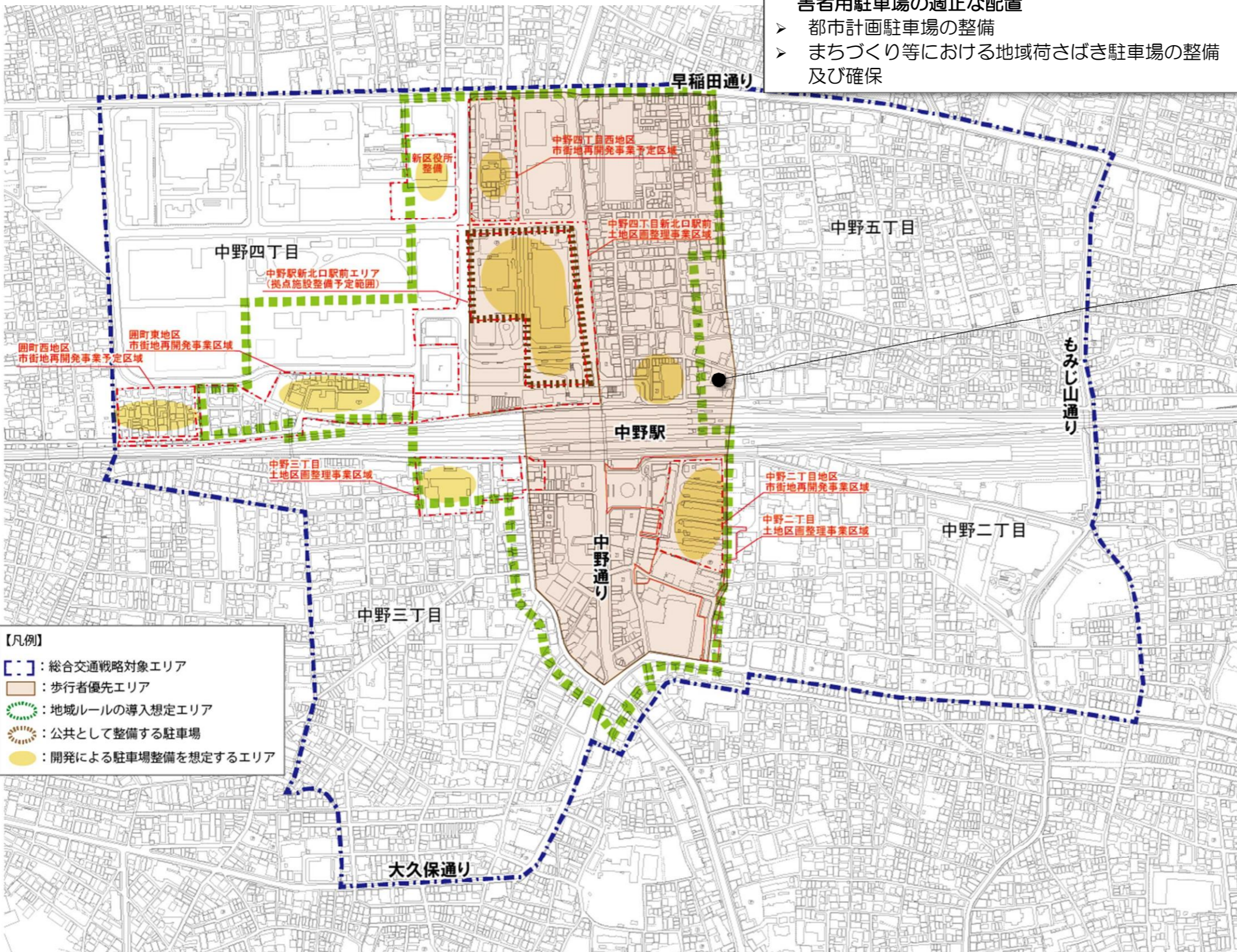
自転車専用通行帯

▽区画道路系



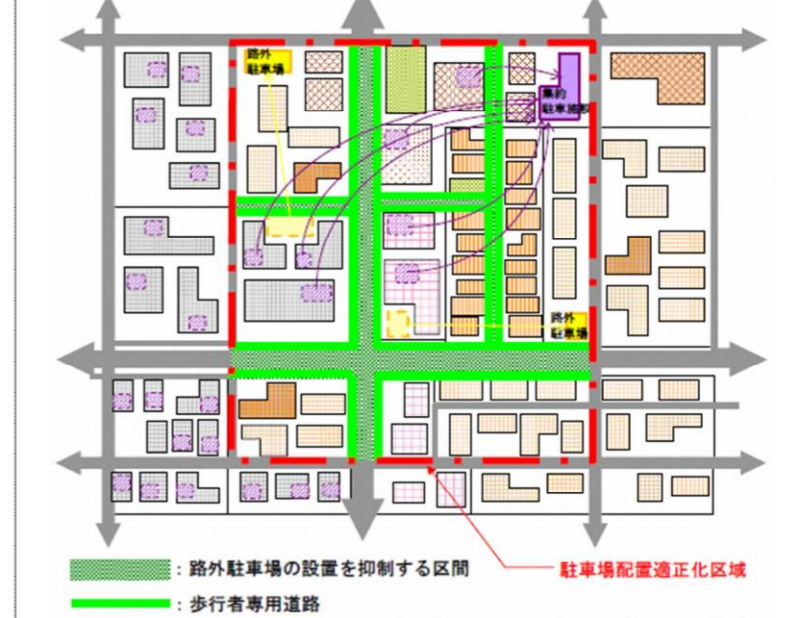
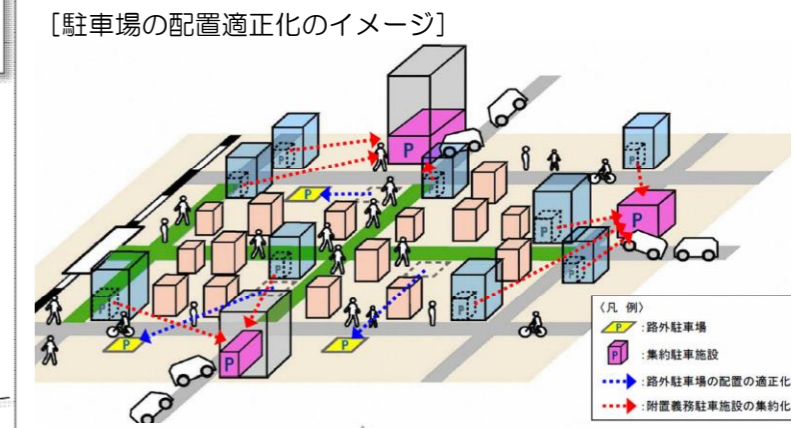
自転車ナビマーク

⑤自動車



●自動車駐車場における地域ルールの導入

- 地区特性に対応した整備基準による駐車施設の設置

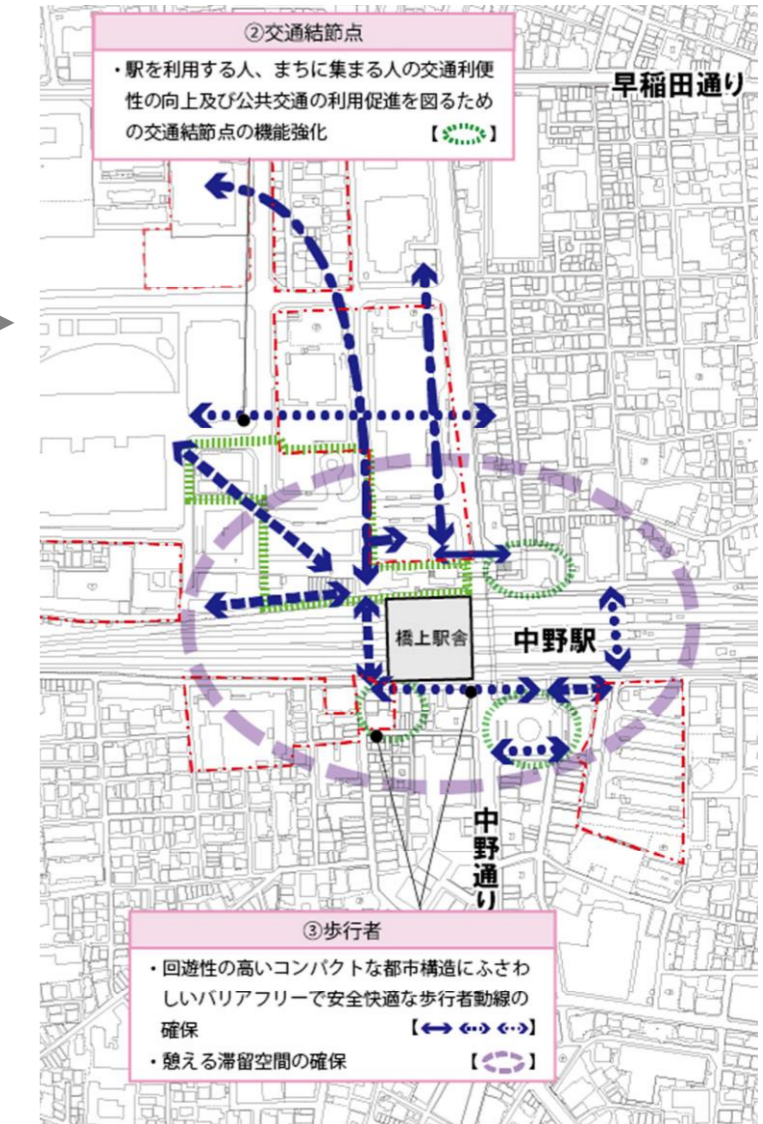
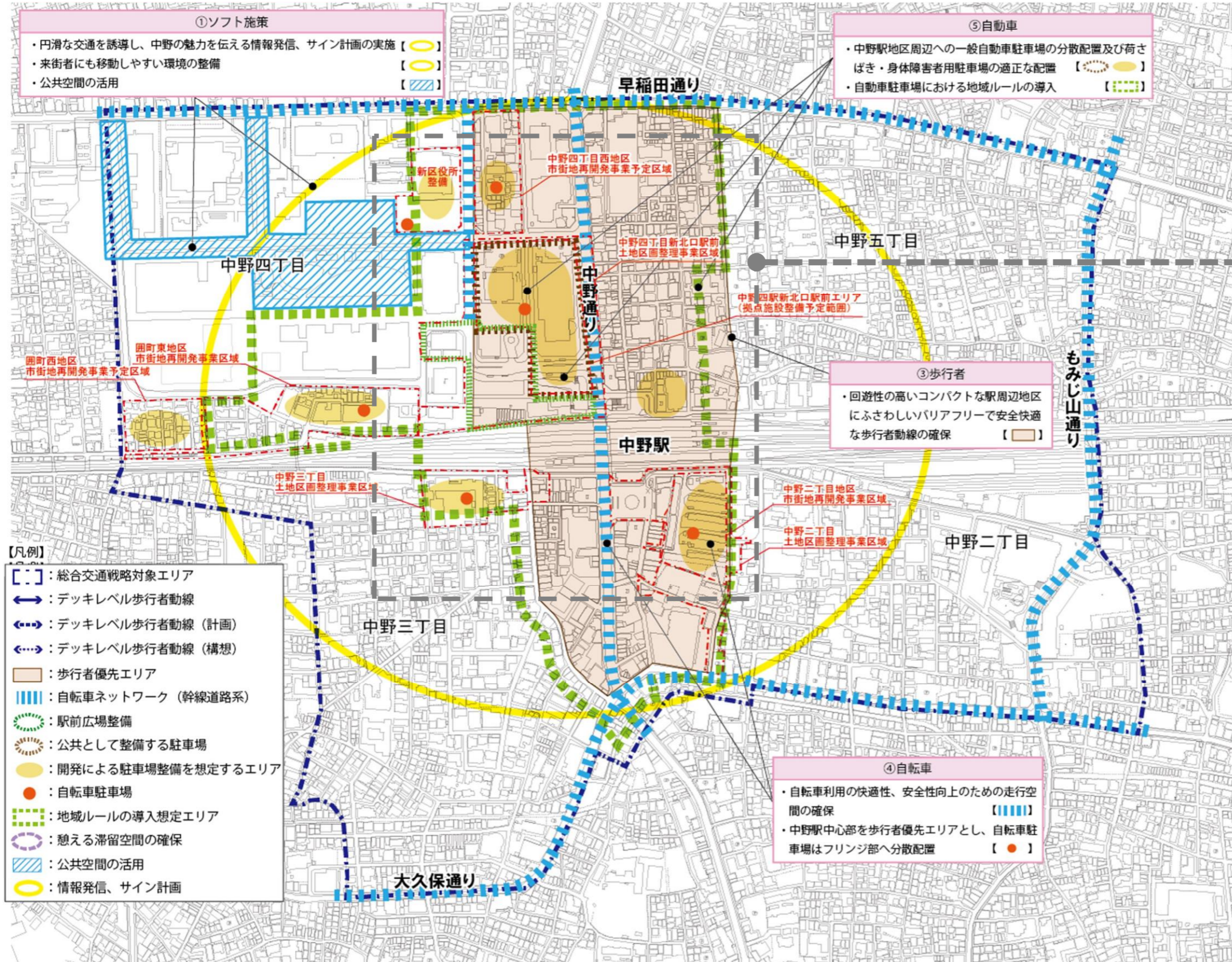


- [駐車場の配置適正化による効果]
- 人中心の歩行者空間形成
 - にぎわいや都市の魅力創出
 - まち並みの連続性確保（景観向上）
- 出典：駐車場からのまちづくり（国交省）

- 荷さばきの共同運用など手法の検討
- [荷さばき駐車場の共同運用のイメージ]



交通戦略重ね合わせイメージ図



6. 評価指標、数値目標

交通戦略の目標を効果的に実現するため、当面の戦略期間である令和7年度を見据えて指標を設定し、施策の進行管理を行うとともに、定期的に評価・見直しを行います。

◆交通戦略の目標

「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」の視点で評価指標を設定

◆評価指標の考え方

① 歩行者優先のまちづくり

② 公共交通指向のまちづくり

「都市・地域総合交通戦略のすすめ ～総合交通戦略策定の手引き～（国土交通省 平成31.4改定）」にて、評価指標選定の留意点として下記の通り整理。

「評価指標」は、戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すものであり、地方公共団体等が自ら設定、定義を行うこととし、評価指標の選定に際して、以下の点に留意すべきである。

- ① 市民へのわかりやすさ
- ② 目標に対する現状と施策実施後の説明力
- ③ データ入手の容易性と継続性
- ④ 交通のほか、社会、環境等の広い視点

中野区では、毎年「中野区区民意識・実態調査」*を実施しており、駅や歩行者環境に関する満足度を調査していることから、その結果を活用。

・歩行環境に対する満足度の向上
 （混雑して歩きにくいと回答した割合の減少、自転車と歩行者が混在して危険と回答した割合の減少）

・駅利用者の満足度の向上
 （駅の南北が行き来しづらいと回答した割合の減少）
 ・中野駅周辺へ行く際によく利用している交通手段の比率
 （公共系（電車、バス、タクシー）の交通手段の利用率）
 ※交通手段の比率は、平成30年の東京都市圏PT調査（10年おき）にて中野駅周辺地区を含むゾーンについて、施設別、時間別等の詳細のデータを調査しており、当該結果も用いて補足を行う。

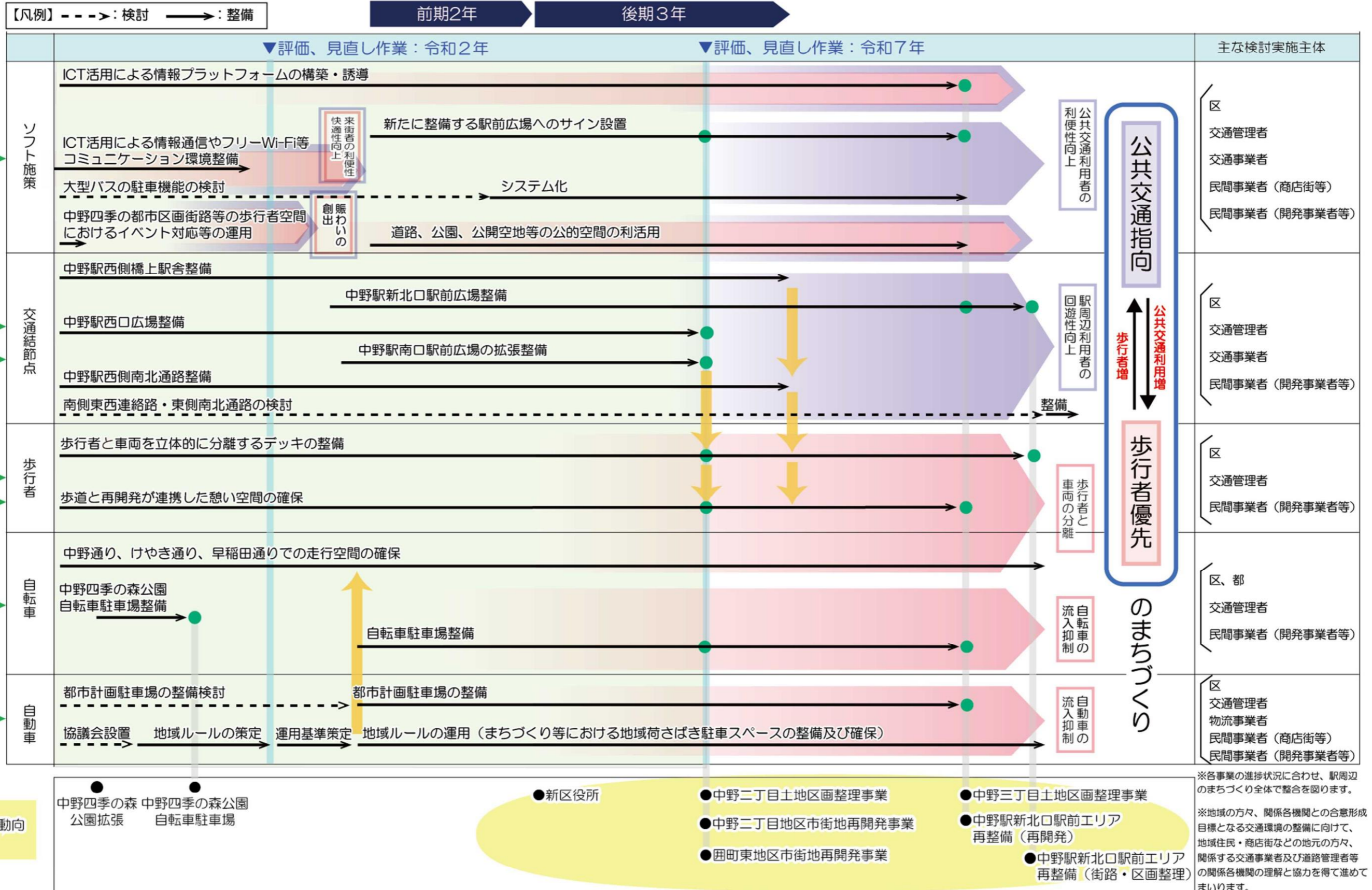
◆数値目標の設定

	指標	現況値		目標
		〈策定当初〉	〈評価年度〉	
歩行者優先のまちづくり	【中野区民意識調査】 自転車と歩行者が混在して危険と回答した割合（％）	57.7%（平成27年）	50.8%（令和元年）	↓（策定当初より減少）
	【中野区民意識調査】 混雑して歩きにくいと回答した割合（％）	56.5%（平成27年）	52.2%（令和元年）	↓（策定当初より減少）
公共交通指向のまちづくり	【中野区民意識調査】 駅の南北が行き来しづらいと回答した割合（％）	30.6%（平成27年）	27.8%（令和元年）	↓（策定当初より減少）
	公共系（電車、バス、タクシー）の交通手段の利用率（％）	【中野区民意識調査】 区民意識の経年でのモニタリング 【東京都市圏PT調査結果（中野駅を含む小ゾーン）】 来街者の傾向把握	電車16.4%、バス48.9%、 タクシー6%（※複数回答あり） （平成27年）	電車17.5%、バス49.7%、 タクシー5.6%（※複数回答あり） （令和元年）
		電車43.4%、バス7.1%、 タクシー1.2% （H20PT）	電車52.4%、バス5.5%、 タクシー0.7% （H30PT）	

7. 実現に向けたロードマップ

将来像の具体化に向けた各施策のロードマップをまちづくりの開発動向とあわせて示します。各種施策の実現に向け、各検討実施主体と共に取り組みます。

基本計画(令和3年度～令和7年度)



※各事業の進捗状況に合わせ、駅周辺のまちづくり全体で整合を図ります。
 ※地域の方々、関係各機関との合意形成目標となる交通環境の整備に向けて、地域住民・商店街などの地元の方々、関係する交通事業者及び道路管理者等の関係各機関の理解と協力を得て進めてまいります。
 ※記載の内容は、現時点での想定であり、今後、事業の進捗により変更となる場合があります。

8. 交通戦略の推進に向けた取り組みについて

■策定当初（平成29年）から評価、見直し（令和2年）までの施策実施状況

	施策名称	平成29年時点	令和2年時点
ソフト施策	ICT活用による情報通信やフリーWi-Fi等コミュニケーション環境整備	公共フリーWi-Fi利用可能箇所 5箇所	公共フリーWi-Fi利用可能箇所 7箇所 民間フリーWi-Fi整備済み
	中野四季の都市区画街路等の歩行者空間におけるイベント対応等の運用	中野四季の都市歩行者空間の一部活用	中野四季の都市歩行者空間の活用
交通結節点	中野駅西側橋上駅舎整備	中野区・JR・東京メトロによる事業基本協定締結済み	整備工事中
	中野駅西側南北通路整備	中野区・JR・東京メトロによる事業基本協定締結済み	整備工事中
自転車	中野通り、けやき通り、早稲田通りでの走行空間の確保	検討中	中野通り、けやき通り、早稲田通りの自転車通行帯等の整備済み
	中野四季の森公園自転車駐車場整備	未整備	供用開始済み
自動車	都市計画駐車場の整備検討	都市計画決定済み	都市計画決定（変更）済み
	地域ルールの検討	検討中	地域ルール策定 運用基準作成中

(1) 交通戦略の推進に向けた検討体制の構築

交通戦略の施策実施にあたっては、推進管理体制を適切に構築するとともに、関係する交通事業者及び道路管理者、地域住民・商店街などの地元の方々と協力、連携し、進捗状況を確認しながら、推進管理を行っていきます。



(2) 評価と見直しについて

施策の実施にあたっては、PDCAの実施により交通戦略目標の達成に寄与しているかを定期的に評価・検証を行うとともに、社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ進めていきます。

なお、交通戦略の評価、見直しにあたっては、「中野区基本計画」と連携することにより、まちづくりと一体的に、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図っていきます。

本戦略では、令和7年頃を見据えた目標を掲げており、中間期である令和2年度に評価、見直しを行いました。中間評価では、概ね目標の方向に進んでいることから、引き続き、本戦略に基づく施策実施ならびに推進管理を行うこととし、令和7年頃に、評価、見直しを行います。

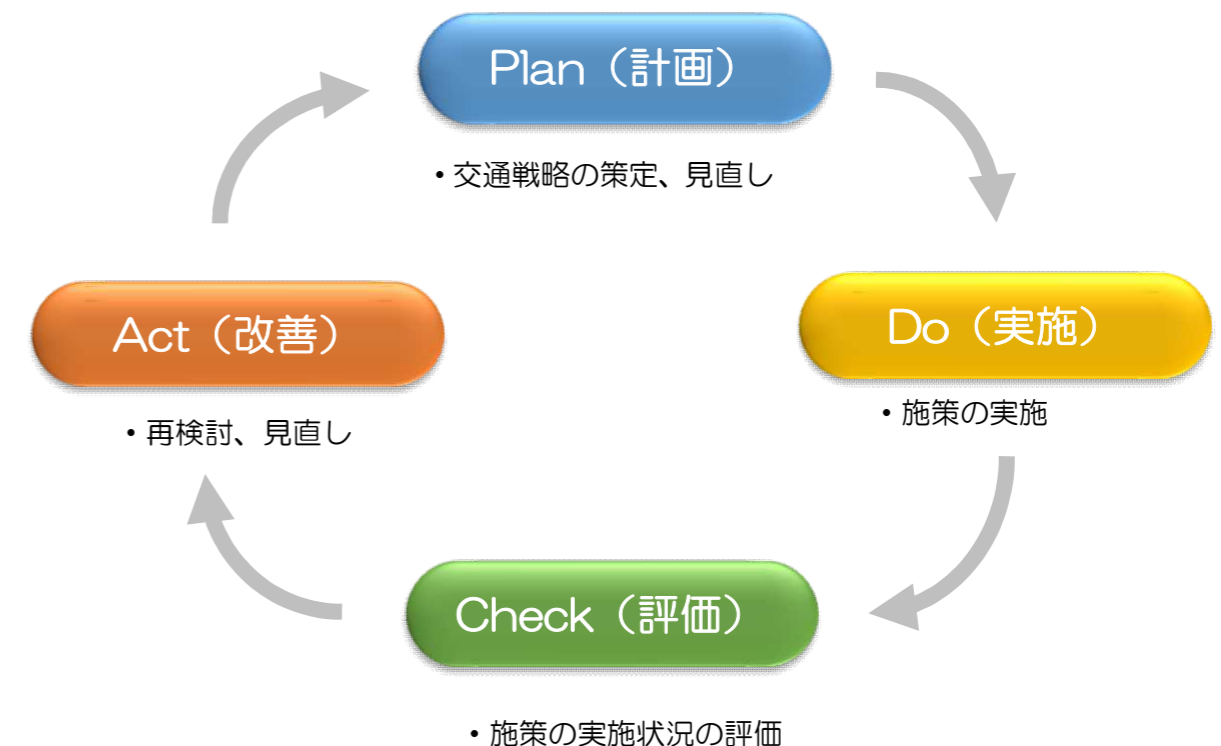


図 PDCA サイクルのイメージ

(3) 新型コロナウイルス感染症の影響について

新型コロナウイルス感染症の拡大を契機として、テレワーク等の普及による外出率の変化や密閉・密集・密接を避けた移動手段の活用など、人々の生活様式に変化が生じています。

このような生活様式の変化により、中野駅周辺における人出の減少や鉄道・路線バスなどの公共交通の利用が減少するなど交通環境に影響が生じました。

交通戦略目標に掲げる「歩行者優先・公共交通指向のまちづくり」では、感染症等に対する安全性に配慮しながら、歩行空間の整備や公共交通の利便性を高めていきます。

今後も交通戦略については、外出率の変化や公共交通の利用状況など交通環境の変化を継続して分析するとともに、必要に応じて、適宜見直しを図りながら進めていきます。

中野駅周辺地区総合交通戦略検討経過

下表のとおり、本戦略の策定に向け、平成28年8月より4回検討会を開催してきました。本戦略の見直しについては、令和2年12月より2回検討会を開催し、検討を進めてきました。また、検討会の構成は右表のとおりです。

【策定】

検討会	開催日
第1回検討会	平成28年 8月31日
第2回検討会	平成28年10月21日
第3回検討会	平成28年12月19日
第4回検討会	平成29年 3月17日
平成29年 6月 策定	

【更新】

検討会	開催日
第1回検討会	令和2年12月15日
第2回検討会	令和3年 3月26日
更新(案)の確定	令和3年11月 8日
令和4年 3月 更新	

中野駅周辺地区総合交通戦略策定検討会委員（令和2年12月15日時点）

区分	所属・役職	備考
学識経験者	日本大学 教授 大沢 昌玄	座長
	東京工業大学 特定准教授 中道 久美子	副座長
東京都	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課長	
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通計画調整担当課長	
	東京都 都市整備局 市街地建築部 建築企画課長	
	東京都 第三建設事務所 管理課長	
交通管理者	警視庁 交通部 交通規制課 都市交通管理室長	
	警視庁 交通部 駐車対策課 課長代理	
	警視庁 中野警察署 交通課長	
	警視庁 野方警察署 交通課長	
交通事業者	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部 企画室 企画調整課長	
	関東バス株式会社 運輸部 計画・営業担当 部長補佐	
	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部 乗合事業担当 課長	
	国際興業株式会社 運輸事業部 運輸企画課長	
	公益財団法人 東京タクシーセンター 指導部指導事業グループ施設関係係長	
	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 常務理事	
	一般社団法人 東京都個人タクシー協会 副会長	
運送事業者	一般社団法人 東京都トラック協会 業務部長	
	佐川急便株式会社 中野営業所 営業課 課長	
	ヤマト運輸株式会社 武蔵野主管支店 営業企画課 営業企画課長	
商業者	中野区商店街連合会 第7ブロック（中野駅北口地区） 会長	
	中野区商店街連合会 第8ブロック（中野駅南口地区） 会長	
中野区	中野区 都市基盤部長	
	中野区 中野駅周辺まちづくり担当部長	

中野駅周辺地区総合交通戦略

登録番号 3中ま中第683号

発行 令和4年(2022年)3月

中野区 まちづくり推進部 中野駅周辺まちづくり課

〒164-8501 東京都中野区中野4-8-1

まちづくり推進部 中野駅周辺まちづくり課

TEL 03-3228-8980

E-mail ekishuhen@city.tokyo-nakano.lg.jp